

第1回 尼崎市地域交通政策審議会 議事要旨

日時：平成27年11月17日（火） 13:30～15:45

場所：尼崎市総合文化センター7階 会議室

出席者

（委員）

区分	委員氏名	所属等	出欠
会長	土井 勉	大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授	
委員	石塚 裕子	大阪大学未来戦略機構特任助教	
	井原 勝	公募市民	
	奥野 雅弘	阪急電鉄株式会社都市交通計画部部長	
	尾ノ上 直子	公募市民	
	上村 富昭	尼崎市議会議員	
	河崎 浩一	阪急バス株式会社取締役自動車事業部長	
	後藤 真一	尼崎市老人クラブ連合会副会長	
	佐々木 浩	阪神電気鉄道株式会社取締役運輸部長	
	眞田 泰秀	尼崎市議会議員	
	高尾 絹代	尼崎市身体障害者連盟福祉協会理事	
	辻 修	尼崎市議会議員	
	寺嶋 勤	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部総務企画課長	×
	西田 純二	株式会社社会システム総合研究所代表取締役 京都大学経営管理大学院経営研究センター特命教授	
	野口 一行	阪神バス株式会社業務部長	

（オブザーバー）

氏名	所属等	出欠
上畑 光生	国土交通省神戸運輸監理部企画調整官	×
登日 孝治	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課長	

議事内容（ 委員長、 委員、 事務局）

- 1 開会
- 2 委嘱式
- 3 市長あいさつ
- 4 委員及び事務局職員紹介
 - ・ 委員自己紹介
- 5 審議会条例等
- 6 会長の選任
 - ・ 委員全員の賛成で土井委員を会長に選任
- 7 会長職務代理者の指名
 - ・ 土井会長が職務代理者として西田委員を指名

8 諮問

9 審議

会長

審議に入る前に、事務局から報告等をお願いいたします。

事務局

はい。まず、本日の出席委員は 14 人です。過半数を超えておりますので、審議会は成立いたしております。

次に、傍聴関係ですが、本日、傍聴希望者はいません。

会長

了解しました。

傍聴希望者がいないということですので、このまま会議を続けていきます。

事務局

事務局から議事録の公表方法について確認させていただいてもよろしいでしょうか。

会長

結構です。

事務局

議事録の公表に当たっては、自由な発言や活発な議論の妨げにならないよう発言者の個人名を伏せて、「委員」として公表することが望ましいと考えますが、いかがでしょうか。

委員

差し支えなければ、個人名を公表しても良いのではないか。

委員

学識経験者は問題ないと思うが、その他の委員については配慮が必要だと思うので、事務局の提案に賛成する。

委員

議事録では個人名を記載せず、「委員」とした方が良いと思う。

会長

委員の個人名が表記されると、個人的な意見が所属団体と関連した意見として解釈される場合もあることから、議事録の公表に当たっては、「委員」と表記したいと思うので、よろしく願いしたい。

会長

事務局としては、答申の時期としていつ頃を想定しているのか。

事務局

審議の進捗によっては前後することも考えられるが、平成 28 年 11 月末を目途に答申をいただきたいと考えております。

事務局

事務局としては、審議に入る前に、総合交通政策の目的や意義について、委員の皆様にご共通認識をもって調査・審議を進めていただくことが重要と考えています。

そこで、事務局からの提案として、本格的な審議に入る前に、交通政策の専門家である土井会長に、総合交通政策の概要について、説明いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員

異議なし

会長

資料説明（総合交通政策の必要性について）

事務局

資料説明（尼崎市の交通を取り巻く現状と課題について）

資料説明（国における交通政策に係る動き等について）

委員

事務局の資料説明で高齢者の自動車利用が進んでいるとあったがこの自動車利用には、自動車による送迎やタクシーの利用も含まれているのか。

事務局

送迎やタクシー利用も含めた数値となっています。

委員

補足すると、もともと免許をお持ちの方が高齢化していくことで、高齢者の免許取得率が上がっていくことも一因となっている。このため、尼崎市だけではなく全国的にある水準までは高齢者の自動車利用は進むことになっている。

委員

事務局の資料説明で高齢者市バス特別乗車証の見直しによる、バス利用者の減少も一因ではないかとの説明があったが、公共交通利用を進める上では、財政負担も一定必要であると考えられるのか。

事務局

委員のご指摘のとおり、高齢者市バス特別乗車証の見直しの時期と同じくして、利用者が減少しており、そうした議論も今後必要になるかもしれないものと考えています。

事務局

市営バスにはＩＣカードシステム等が導入されていないため、高齢者市バス特別乗車証による正確な利用者数は把握できないことから、高齢者市バス特別乗車証の発行枚数をもとに利用者数を算出しています。

会長

この見直しにより短区間での利用者が減っていることも利用者数の減の一因ではないかと思う。

委員

今後、皆様と議論は必要であるが、尼崎市の総合交通政策の大きな方向性としては、不要なクルマ利用を減らして徒歩・自転車・公共交通で暮らせる尼崎を目指していくということではないかと思う。

クルマを減らしていくことは地球環境にも優しいし、徒歩・自転車・公共交通の利用を進めることは、高齢者が免許を返納しても暮らしていけるという点でも大事だと思う。

また、中心市街地の特性から十分な駐車場を確保できず、郊外型の大規模商業施設の利用が全国的に進んでいる。尼崎市は、比較的中心市街地の商店街に活気がある方だと思うので、今のうちに何らかの対策を政策的に検討していく必要がある。

様々な観点から見ても、自動車利用から徒歩・自転車・公共交通利用へシフトしていくことになるのではないかと考えられる。

ただ、多くの自治体が同じような方向性を持っているがうまくいっていない。具体的にどのような施策を実施していくのが難しい。

本審議会の目的は、総合交通政策の検討であり、独立した交通手段だけを考えていてもうまくいかない。一番大事なのは、交通を使って何を活性化していくのかを様々な主体が一緒に取り組んで支えあっていかないとうまくいかない。

例えば、商店街で公共交通の利用券を商品に付けたり、交通事業者が商店街イベントを交通広告で告知する代わりに、イベント来場者の帰りのバス利用券を商業事業者が負担するなどを行うことで、クルマから公共交通への利用転換に成功している事例もある。

また、クルマ利用が進んだことで、公共交通の乗車体験がない子どもは、公共交通を利用するきっかけが少ないのでなかなか公共交通利用が進まない。例えば、小学生を対象にしたバス利用イベントに親子で参加してもらうことで、公共交通に対する考え方が変わって、公共交通を利用してもらいやすくなるなどの成功事例もある。

高齢者がバスを利用して外出することで扶助費が下がったというデータもあるので、高齢者団体とバスを利用して目的地でのイベントを企画するなど、具体的な施策をいくつか抽出しながら検討を進める必要がある。この審議会では、資料を検討するだけでなく、具体的な施策を試しながら審議していくことが重要だと思う。

アニメのキャラクターに名づけられた地名をバスで回ったり、障がい者と健常者が一緒にバスターミナルなどのバリアフリー化をチェックしたり、各種団体でノーマイカーデーの実施を呼びかけたりすることで、実りのある活動ができるのではないかと思う。

委員

事務局の資料説明にある高齢者パスと高齢者定期の違いを教えてください。

また、平成 22 年度以降、高齢者パスの利用者が減少し、高齢者定期の利用者が増えているのはなぜか。

事務局

高齢者市バス特別乗車証（高齢者パス）は、市が 70 歳以上の高齢者を対象に交付している市営バスの乗車料の半額を助成するもので、定期方式と乗車払い方式の 2 種類がある。

高齢者定期は、交通局の乗車料制度の 1 つで、65 歳以上の方が購入できる割引率の高い定期券です。

市は、平成 21 年度まで高齢者パスを無料で交付していたことから、利用者は乗車料を負担することなく利用できることとなっていました。この高齢者パスの乗車料相当額については、市が交通局に支出していました。市の財政が厳しい中で、平成 22 年度以降、高齢者パスの一部負担が導入されました。利用者から見れば、これまで無料であった高齢者パスが有料化されることになり、利用控えにより利用者数が減少したものと考えられます。また、高齢者定期利用者の増加は、それ以前から高齢者パスの対象年齢を段階的に引き上げたため、高齢者パスの対象年齢に達しない方による高齢者定期の購入が進んだ結果と考えられます。

委員

尼崎市はモノづくりのまちなので、企業が多いという特徴がある。公共交通利用を企業に働きかけることも考えられるのではないか。

公共交通利用を進めた企業には、表彰したりするなどの特典があれば協力しやすいように思う。

委員

武庫之荘駅周辺での放置自転車は、ある程度伊丹市から来ているという実態もあるので、尼崎市単独ではなく、周辺市町と連携しながら作成していくことが重要と考える。

委員

総合交通政策を検討していく上では、誰のための施策かを強く意識していくことが大事だと思う。藤井寺駅の駅前広場と停車場線の再整備を検討した際に、住んでいる人、訪問してくる人、通過する人、滞留している人、誰のために空間を再配分するのが良いかと議論になったが、そこで滞留している人（＝市民）にとって利用しやすい空間への再整備が必要ということになった。現在、一部車線を減少し、歩道の拡幅を行うリニューアル工事が進められている。

誰のための総合交通政策かと考えた時に、マイノリティになりがちな障がい者などの視点に立つことで、誰もが利用しやすい整備が検討できると思う。

また、今後の審議の中で、まちづくりに関連した資料も事務局から提供してほしい。

委員

商業事業者では、解決しにくい交通問題も多い。

以前は、商店街等でのクルマ利用者に駐車料金の一部を負担するサービスを行っていたが、最近の駐車場はコインパーキングが多くなり、駐車場ごとに異なるプリペイドカードなどを利用していることから、そのようなサービスを提供しにくくなっている。

そのあたりの意見についても本審議会でご意見をいただけたらと思う。

委員

尼崎市で徒歩や自転車で移動しようとする、東西方向は比較的移動しやすいが、南北方向は、河川、橋梁、陸橋や鉄道のアンダーパスなどが移動の障壁となっており問題となっている。長期的な視点で、段階的に検討を行う必要があると思う。

委員

バスロケーションシステムは、他府県にまたがっている場合は、補助が受けられないなどの制限がある。利便性を高めようと思うが制度が追いついていない部分もあり、本審議会でも意見をいただけたら良いと思う。

委員

尼崎市の交通の現状の資料説明があったが、どういったところが問題で何を審議すべきかがわかりにくいので、今後、将来に向けてどんな課題があるのか尼崎市から聞かせてほしい。

委員

最近、平日の昼間時間帯にクルマを利用しない人のクルマを登録することで他の人が利用できる制度などもあり、カーシェアリングなどについても検討してはどうかと思う。

また、本市に限らずバイクの駐車場が少ないので、本審議会でも検討できれば良いのではないかと思う。

委員

身体障がい者は、クルマを使った車いすの移動が多いため、クルマの利用を減らすと困ることもある。また、バスを利用する場合、車いすは1台しか乗れないし、雨の場合は乗れないこともある。総合交通政策を検討する上では、身体障がい者などの視点も検討する必要がある。

委員

総合交通政策を検討する上では、「日常生活を送る上で利便性を追求したまちづくり」と「高齢者や身体障がい者等に優しく住みやすいまちづくり」の2つの相反する目的があり、それらをバランスよく配置していく必要があると思う。

委員

市営バス路線の移譲に伴い、来年2月には尼崎市内での阪急バス、阪神バスの運賃を統一化するとともに、1枚の定期券で阪急バス、阪神バスが利用できるようになる。3月以降には、現在、市営バスが運行している区間でもICカードが利用できるようになる。

そのような中で、総合交通政策におけるバス交通をどう考えていくのかについて議論していきたい。

また、自転車とバスの走行空間をどう考えていくのが等についても考えていきたい。

会長

それでは、予定していた時間となったので、第 1 回審議会の審議は以上としたいと思います。

審議会を高頻度で開催して議論を深めていくのは難しいため、円滑かつ効率的な審議を行っていくため、部会を設置したいと考えているがどうか。

委員

異議なし。

会長

では、部会を設置する方向で事務局と検討を進めていきたい。

10 閉会

事務局

次回の開催日時は平成 28 年 1 月中下旬を予定している。

以 上